








**Device for maintaining a control element for controlling the transverse motion of a vehicle**

**Patentnummer:** EP0933283  
**Publiceringsdato:** 1999-08-04  
**Opfinder:** BOEHRINGER MICHAEL (DE); ECKSTEIN LUTZ (DE)  
**Ansøger:** DAIMLER CHRYSLER AG (DE)  
**Klassifikation:**  
- international: **B62D1/12; G05G9/047; B62D1/02; G05G9/00;**  
(IPC1-7): B62D1/12  
- europæisk: B62D1/12  
**Ansøgningsnummer:** EP19980123973 19981217  
**Prioritetsnummer/-numre:** DE19981003873 19980131

**Tillige publiceret som:**

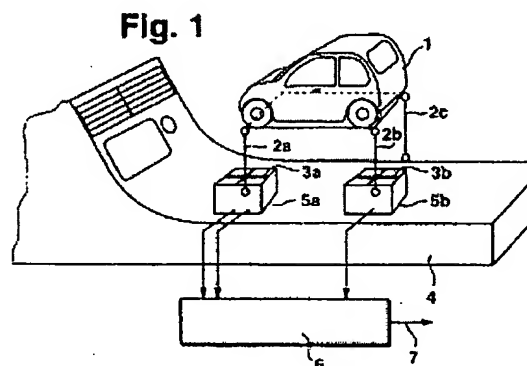
 JP11314571 (A)  
 DE19803873 (A1)

**Fremdragne publikation**

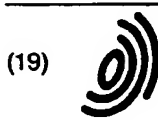
 WO9530569  
 GB2244684  
 US5144857  
 US4599030  
 DE19625497  
mere >>

**Rapporter datafejl h****Sammendrag af EP0933283**

The arrangement has a manually operated control element (1,2a-2c) that can be moved rotationally to adjust rotational vehicle transverse motion components and translationally to adjust translational vehicle transverse motion components. The control element is also used to control longitudinal motion, for which it is moved in the vehicle longitudinal direction.



Data fra esp@cenet databasen - Worldwide



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) EP 0 933 283 A1

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
04.08.1999 Patentblatt 1999/31

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: B62D 1/12

(21) Anmeldenummer: 98123973.4

(22) Anmeldetag: 17.12.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder: DaimlerChrysler AG  
70567 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder:  
• Böhrringer, Michael  
71334 Waiblingen (DE)  
• Eckstein, Lutz  
70563 Stuttgart (DE)

(30) Priorität: 31.01.1998 DE 19803873

### (54) Stellelementanordnung zur Fahrzeugquerbewegungssteuerung

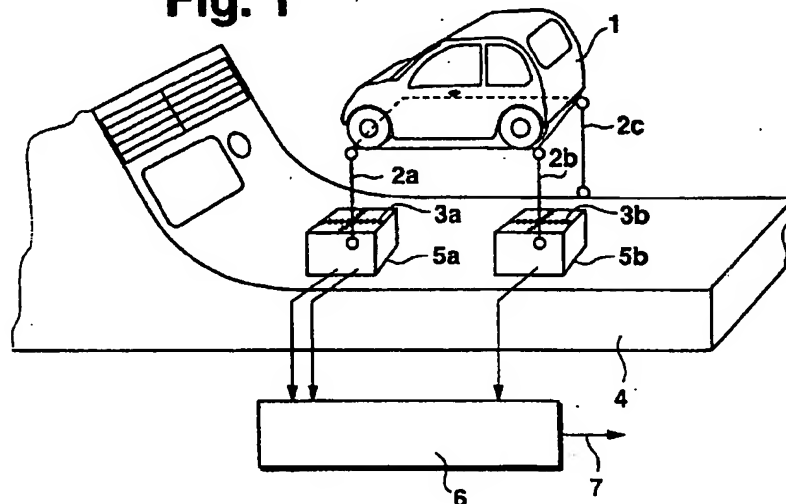
(57) Die Erfindung bezieht sich auf eine Stellelementanordnung (1,2a,2b,2c) zur Steuerung wenigstens der Querbewegung eines Fahrzeuges, insbesondere für ein allradgelenktes Fahrzeug, mit einem handbetätigbaren Stellelement.

Erfindungsgemäß ist das Stellelement zur Einstellung rotatorischer Fahrzeugquerbewegungskompo-

nenten um eine zur Fahrzeughochachse im wesentlichen parallele Drehachse rotatorisch und zur Einstellung translatorischer Fahrzeugquerbewegungskomponenten in Fahrzeugquerrichtung translatorisch betätigbar.

Verwendung z.B. für allradgelenkte Automobile.

**Fig. 1**



EP 0 933 283 A1

## Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf eine Stellelementanordnung zur Steuerung wenigstens der Querbewegung eines Fahrzeuges unter Verwendung eines handbetätigbaren Stellelementes.

[0002] Als handbetätigbares Stellelement zur Fahrzeugquerbewegungssteuerung wird herkömmlicherweise überwiegend ein rein rotatorisch betätigbares Lenkrad verwendet. Daneben wurde auch bereits die Verwendung handbetätigbarer Steuerknüppel, z.B. in Form sogenannter Joysticks, vorgeschlagen, die zur Steuerung der Fahrzeugquerbewegung in Fahrzeugquerrichtung translatorisch betätigbar sind. Unter dem Begriff "translatorisch" soll dabei vorliegend in einem weiteren Sinne neben einer rein translatorischen Bewegung auch eine Schwenkbewegung über einen begrenzten Schwenkwinkel von z.B. weniger als  $\pm 90^\circ$  bezüglich einer vertikalen Mittellage um eine zu einer Längsachse des Stellelementes senkrechte Schwenkachse verstanden werden. Zusätzlich können diese herkömmlichen handbetätigbaren Steuerknüppel bei Bedarf in Fahrzeuglängsrichtung translatorisch betätigbar sein, um die Fahrzeuglängsbewegung zu steuern. Der Begriff "betätigbar" soll dabei vorliegend sowohl Systemauslegungen, bei denen die Stellelementauslenkung das Maß für den gewünschten Steuerungseingriff darstellt, als auch Systemauslegungen umfassen, bei denen die Betätigungskraft dieses Maß für den gewünschten Steuerungseingriff darstellt.

[0003] Allradgelenkte Straßenfahrzeuge, bei denen die Räder beider Achsen durch Lenkungseingriffe verstellbar sind, besitzen eine größere Freiheit hinsichtlich der Querbewegungssteuerung als nur einachsige gelenkte Fahrzeuge, da bei ihnen sowohl eine translatorische Querbewegung als auch eine Rotationsbewegung um die Fahrzeughochachse möglich ist. Dieser Freierraum hinsichtlich der Fahrzeugquerbewegung wird durch Verwendung eines herkömmlichen Lenkrades als Querbewegungsstellelement nicht in vollem Umfang genutzt.

[0004] Der Erfindung liegt als technisches Problem die Bereitstellung einer Stellelementanordnung zur vorteilhaften Steuerung wenigstens der Querbewegung eines Fahrzeuges zugrunde, wobei die Anordnung insbesondere für allradgelenkte Fahrzeuge eine komfortable Querbewegungssteuerung ermöglicht.

[0005] Die Erfindung löst dieses Problem durch die Bereitstellung einer Stellelementanordnung mit den Merkmalen des Anspruches 1. Bei dieser Anordnung ist das handbetätigbare Stellelement sowohl zur Einstellung rotatorischer Fahrzeugquerbewegungskomponenten um eine zur Fahrzeughochachse im wesentlichen parallele Drehachse rotatorisch als auch zur Einstellung translatorischer Fahrzeugquerbewegungskomponenten in Fahrzeugquerrichtung translatorisch betätigbar. Über dieses Stellelement kann somit die gewünschte Fahrzeugquerbewegung durch einen Betätigungsvorgang

angefordert werden, der richtungsmäßig mit der gewünschten Querbewegung korrespondiert. Für ein allradgelenktes Fahrzeug ergibt sich der zusätzliche Vorteil, daß dessen beiden Querbewegungsfreiheitsgrade gleichzeitig durch entsprechende Betätigung eines einzigen Stellelementes steuerbar sind.

[0006] Bei einer nach Anspruch 2 weitergebildeten Stellelementanordnung ist das Stellelement zusätzlich in Fahrzeuglängsrichtung translatorisch betätigbar, um die Fahrzeuglängsbewegung zu steuern. Dadurch kann mit einem einzigen Stellelement das Fahrzeug sowohl hinsichtlich seiner Längsbewegung wie auch hinsichtlich seiner Querbewegung gesteuert werden. Im Fall eines allradgelenkten Fahrzeuges hat der Fahrer sowohl den Längsbewegungs-Freiheitsgrad als auch die beiden Querbewegungs-Freiheitsgrade durch Betätigung dieses Stellelementes unter Kontrolle.

[0007] Bei einer nach Anspruch 3 weitergebildeten Stellelementanordnung ist das Stellelement als Steuerknüppel mit einem der Fahrzeugkontur nachgebildeten Griffteil ausgebildet. Die Realisierung als Steuerknüppel ist mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich und überdies platzsparend. Das Griffteil in Form der nachgebildeten Fahrzeugkontur gibt dem Fahrer eine sowohl optisch als auch durch Fühlen direkt erfassbare Information über die momentane Fahrzeuglage, insbesondere auch hinsichtlich der Drehwinkellage bezüglich der Fahrzeughochachse.

[0008] Bei einer nach Anspruch 4 weitergebildeten Stellelementanordnung weist das Stellelement ein von mindestens drei Stäben getragenes Griffteil auf, wobei sich die Stäbe in der Ruhelage im wesentlichen parallel zur Fahrzeughochachse erstrecken und drei von ihnen im Dreieck angeordnet sind. Dabei ist mindestens zwei Stäben eine jeweilige Sensorik zur Erfassung der Betätigungseinwirkungen, d.h. der durch eine Betätigung verursachten Auslenkung oder der ausgeübten Betätigungskraft, zugeordnet, um damit eindeutig auf den angeforderten Fahrzeugsteuerungseingriff schließen zu können. Ein Vorteil dieser Ausgestaltung besteht darin, daß der gewünschte Momentanpol der Bewegung direkt vorgegeben werden kann und nicht vom Fahrer aus einer reinen Rotation des Griffes und einer Querbewegung des Griffes synthetisiert werden muß. Dies verbessert die Kompatibilität von Bedienelement- und Fahrzeugbewegung.

[0009] Eine vorteilhafte Ausführungsform der Erfindung ist in den Zeichnungen dargestellt und wird nachfolgend beschrieben. Hierbei zeigen:

Fig. 1 eine schematische Perspektivansicht eines Mitteltunnelbereichs eines Automobils mit einer Stellelementanordnung zur Quer- und Längsbewegungssteuerung.

Fig. 2 ein schematisches Draufsichtdiagramm zur Erläuterung eines ersten beispielhaften Steuerungseingriffs bei der Stellelementan-

ordnung von Fig. 1 und

Fig. 3 ein schematisches Draufsichtdiagramm zur Erläuterung eines zweiten beispielhaften Steuerungseingriffs bei der Stellelementanordnung von Fig. 1.

[0010] Fig. 1 zeigt schematisch eine Stellelementanordnung zur Steuerung der Querbewegung und der Längsbewegung eines allradgelenkten Automobils mit einem als Steuerknüppel, d.h. Joystick, ausgebildeten Stellelement. Das Stellelement beinhaltet ein Griffteil 1, das der Fahrzeugkontur nachgebildet und von drei Stäben 2a, 2b, 2c getragen ist. Die Stäbe 2a, 2b, 2c erstrecken sich in der in Fig. 1 gezeigten Ruhe- bzw. Mittellage des Stellelements parallel zur Fahrzeughochachse, wobei sie an ihrem unteren Ende auf einem Mitteltunnel 4 des Fahrzeugs gelagert sind. Dabei sind sowohl die Verbindungen des Griffteils 1 mit den Stäben 2a, 2b, 2c als auch diejenigen der Stäbe 2a, 2b, 2c mit dem Mitteltunnel 4 durch kardanische Lagerungen realisiert.

[0011] Während der eine Stab 2c ohne zugeordnete Sensorik einfach am Mitteltunnel 4 angelenkt ist, sind die beiden anderen Stäbe 2a, 2b als Einzel-Joysticks ausgebildet, indem ihnen im Bereich ihrer Anlenkung am Mitteltunnel 4 jeweils eine kombinierte Zentrier- und Sensoreinheit 5a, 5b zugeordnet ist. Jede dieser beiden Einheiten 5a, 5b beinhaltet eine Zentrieranordnung 3a, 3b in Form mehrerer Rückstellfedern, welche den betreffenden Stab 2a, 2b elastisch in der vertikalen Null-Lage halten, sowie ein nicht näher gezeigtes Sensorelement, das die Momentanlage des betreffenden Stabes 2a, 2b relativ zum Mitteltunnel 4 erfaßt. In die Federzentrieranordnung 3a 3b, sind je nach Bedarf Dämpfungs- und/oder Reibungselemente integriert.

[0012] Das Stellelement besitzt drei fahrzeugsteuerungsrelevante Betätigungs-Freiheitsgrade, nämlich einen translatorischen Freiheitsgrad in Fahrzeuginnenrichtung zur Fahrzeuginnenbewegungssteuerung sowie zum einen einen translatorischen Querbewegungs-Freiheitsgrad und zum anderen einen rotatorischen Querbewegungs-Freiheitsgrad um die Fahrzeughochachse zur Fahrzeugquerbewegungssteuerung des allradgelenkten Fahrzeuges. Die von den beiden Sensorelementen gebildete Sensorik ist dementsprechend so ausgelegt, daß sie drei lagecharakterisierende Größen für die beiden lagesensierten Stäbe 2a, 2b erfaßt, z.B. drei Winkel dieser Stäbe 2a, 2b bezüglich raumfester Koordinatenachsen, um die Lage des Griffteils 1 und damit des Stellelementes insgesamt eindeutig zu erkennen. Da die Längsbewegung des Fahrzeuges somit ebenfalls über das handbetätigbare Stellelement erfolgt, entfällt die herkömmlicherweise hierzu vorgesehene Gas- und Bremspedalerie ebenso wie ein herkömmliches Lenkrad.

[0013] Ein Längs- und/oder Querbewegungssteuerungseingriff wird folglich durch entsprechende Betätigung

des Griffteils 1 translatorisch in Längsrichtung und/oder translatorisch in Querrichtung und/oder rotatorisch um eine zur Fahrzeughochachse parallele Drehachse vorgenommen, wodurch sich das Griffteil 1 und mit ihm die Stäbe 2a, 2b, 2c entsprechend auslenken. Die Auslenkung der beiden lagesensierten Stäbe 2a, 2b wird dann von den zugeordneten Zentrier- und Sensoreinheiten 5a, 5b erfaßt, die eine entsprechende Lageinformation an eine Steuereinheit 6 abgeben. Die Steuereinheit 6 schließt daraus auf den gewünschten Steuerungseingriff und gibt ein entsprechendes Steuerungssignal 7 ab, mit dem dann ein Antrieb bzw. eine Bremsanlage des Fahrzeuges sowie eine Lenkstelleneinrichtung zur Lenkwinkeleinstellung der Räder beider Achsen geeignet angesteuert werden, um die angeforderte Längs- und Querbewegung des Fahrzeuges auszuführen.

[0014] Alternativ zur gezeigten, passiven Auslegung der beiden von den lagesensierten Stäben 2a, 2b gebildeten Einzel-Joysticks mit Federzentrierung kann eine aktive Auslegung derselben vorgesehen sein, beispielsweise in der Form, daß nicht, wie beschrieben, die Auslenkung des Griffteils 1 und damit der Stäbe 2a, 2b, 2c, sondern die vom Fahrer darauf ausgeübte Betätigungskraft erfaßt und als Maß für den gewünschten Längs- bzw. Querbewegungssteuerungseingriff herangezogen wird und die daraus folgende, tatsächliche Fahrzeugbewegung als entsprechende Auslenkung des Griffteils 1 dem Fahrer zurückgemeldet wird, wozu dann dem Stellelement eine entsprechende Aktuatorik zugeordnet wird. In einer weiteren Variante kann der gezeigten Realisierung eines auslenkbaren Stellelementes eine aktive Rückmeldung für den Fahrer in der Form zugeordnet werden, daß die dem Stellelement durch den Fahrer aufgeprägten Winkelauslenkungen als Sollwertvorgaben für die Längs- und Querbewegungssteuerung behandelt werden, wie beschrieben, und über eine entsprechende Aktuatorik Reaktionskräfte auf das Stellelement ausgeübt werden, die dem Fahrer Informationen über die tatsächliche Fahrzeugbewegung geben. Derartige aktive Stellelementauslegungen erlauben eine Rückmeldung von beliebigen Größen allein oder in Kombination, z.B. hinsichtlich Querbewegung und Giergeschwindigkeit, wobei das jeweilige Stellelement eine geeignete elektrische Schnittstelle und Aktuatorik besitzt.

[0015] Die Fig. 2 und 3 veranschaulichen zwei beispielhafte Querbewegungssteuerungseingriffe, die der Fahrer über die in Fig. 1 gezeigte Stellelementanordnung anfordern kann. Fig. 2 veranschaulicht eine Drehbewegungskomponente, bei welcher der Fahrer das Griffteil 1 um einen gewissen Winkel  $\alpha$  bezüglich einer zur Fahrzeughochachse parallelen Achse dreht, die durch einen Momentanpol MP1 bestimmt ist, der seitlich außerhalb des Bereichs des Mitteltunnels 4 liegt. Die zu den vier Fahrzeugbereichen gezeichneten Verbindungspfeile geben die Richtung an, in welcher die Räder des allradgelenkten Fahrzeuges auf diesen Steuerungsbefehl hin eingeschlagen werden, um

dadurch die angeforderte Fahrzeugbewegung zu bewerkstelligen. Wenn das Griffteil 1 zusätzlich nach vorn oder hinten bewegt wird, ist die Querbewegungsänderung von einer entsprechenden Beschleunigung bzw. Verzögerung des Fahrzeuges begleitet.

[0016] Bei dem in Fig. 3 veranschaulichten Beispiel dreht der Fahrer das Griffteil 1 und damit das Stellelement insgesamt um eine zur Fahrzeughochachse parallele Achse, die durch einen Momentanpol MP2 bestimmt ist, der in diesem Fall auf Höhe einer Seitenmitte der Griffteil-Fahrzeugkontur 1 liegt. Dadurch wird eine entsprechende, im wesentlichen rein rotatorische Querbewegung des Fahrzeuges angefordert. Die Räder des allradgelenkten Fahrzeuges werden hierzu wiederum so eingeschlagen, wie durch die Verbindungspeile an den Fahrzeuggeckbereichen in Fig. 3 symbolisiert.

[0017] Es versteht sich, daß neben den oben erwähnten weitere Realisierungen der erfindungsgemäßen Stellelementanordnung möglich sind, beispielsweise solche, bei denen mehr als drei das Griffteil tragende Stäbe vorgesehen sind, oder solche, bei denen die Stäbe nicht wie gezeigt in den Eckbereichen, sondern an anderer Stelle der Griffteil-Fahrzeugkontur 1 oder deren Träger angeordnet sind. Des weiteren sind selbstverständlich Realisierungen möglich, bei denen das Stellelement als herkömmlich gestalteter, handbetätigbarer Steuerknüppel gestaltet ist, beispielsweise mit einem kugelförmigen Griffkopf, der von einem starren, z.B. am Fahrzeugmitteltunnel drehbeweglich und in Fahrzeugquerrichtung schwenkbeweglich sowie optional darüber hinaus in Fahrzeuglängsrichtung schwenkbeweglich an der Fahrzeugkarosserie gelagerten Schaft gehalten ist. Es versteht sich, daß die erfindungsgemäße Stellelementanordnung nicht nur wie beschrieben für allradgelenkte Fahrzeuge, sondern auch für nur einachsige gelenkte Fahrzeuge verwendbar ist.

#### Patentansprüche

1. Stellelementanordnung zur Steuerung wenigstens der Querbewegung eines Fahrzeuges, insbesondere für ein allradgelenktes Fahrzeug, mit

- einem handbetätigbaren Stellelement (1, 2a, 2b, 2c),  
dadurch gekennzeichnet, daß
- das Stellelement (1, 2a, 2b, 2c) zur Einstellung rotatorischer Fahrzeugquerbewegungskomponenten um eine zur Fahrzeughochachse im wesentlichen parallele Drehachse rotatorisch und zur Einstellung translatorischer Fahrzeugquerbewegungskomponenten in Fahrzeugquerrichtung translatorisch betätigbar ist.

2. Stellelementanordnung nach Anspruch 1, weiter dadurch gekennzeichnet, daß

das Stellelement (1, 2a, 2b, 2c) zusätzlich zur Steuerung der Fahrzeuglängsbewegung dient und hierfür in Fahrzeuglängsrichtung translatorisch betätigbar ist.

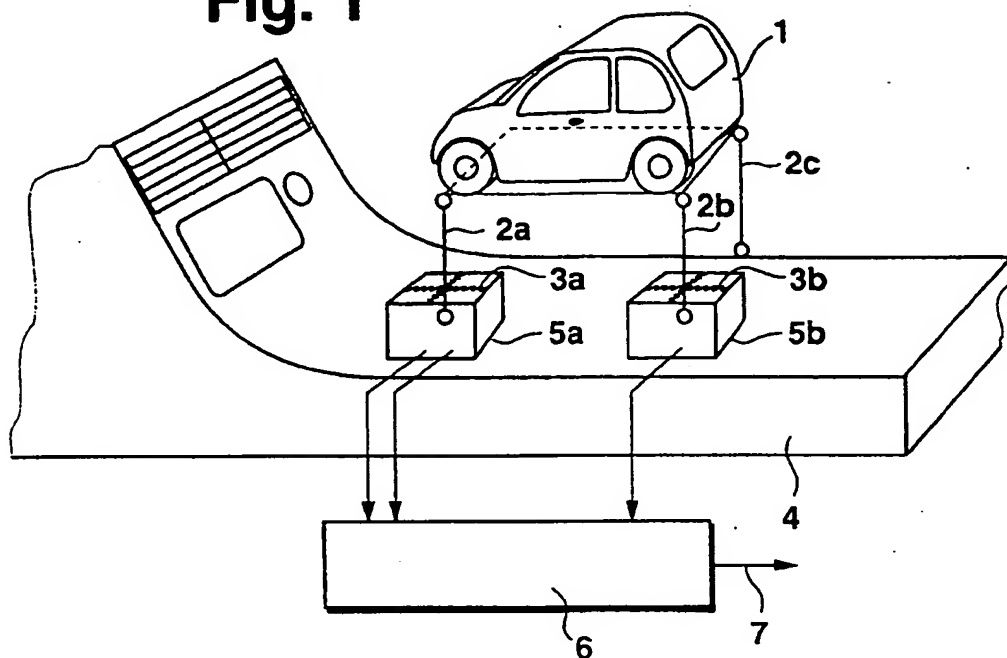
3. Stellelementanordnung nach Anspruch 1 oder 2, weiter  
dadurch gekennzeichnet, daß

das Stellelement als Steuerknüppel mit einem der Fahrzeugkontur nachgebildeten Griffteil (1) ausgebildet ist.

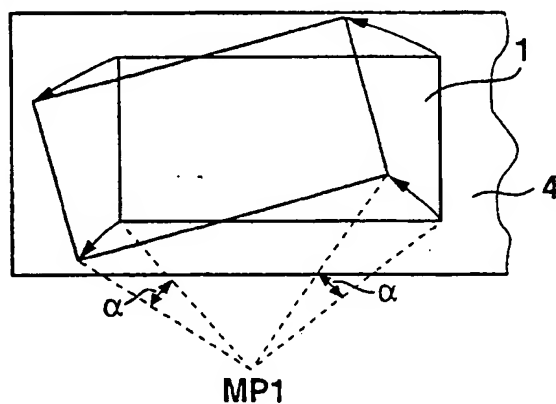
4. Stellelementanordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, weiter  
dadurch gekennzeichnet, daß

das Stellelement ein von mindestens drei Stäben (2a, 2b, 2c) getragenes Griffteil (1) aufweist, die sich in der Ruhelage im wesentlichen parallel zur Fahrzeughochachse erstrecken, wobei mindestens zwei Stäben (2a, 2b) eine jeweilige Sensorik (5a, 5b) zur Erfassung der Betätigungseinwirkungen zugeordnet ist.

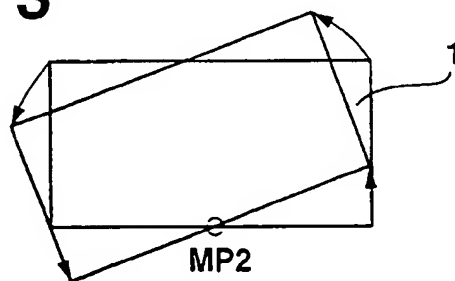
**Fig. 1**



**Fig. 2**



**Fig. 3**





Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 98 12 3973

| EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE   |  |  |   |
|--|--|--|---|
| Kategorie  | Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile  | Betrifft Anspruch  | KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6) |
| X  | WO 95 30569 A (SPARK IAN JAMES ; BESSELINK BERNARD CHRISTIAN (AU)) 16. November 1995<br>* Seite 10, Zeile 15 - Seite 11, Zeile 20; Abbildungen 3A-3H * | 1-3  | B62D1/12                                |
| A  | GB 2 244 684 A (BOUND KEITH RICHARD) 11. Dezember 1991<br>* Ansprüche 1-3; Abbildungen 1-14 *  | 1  |   |
| A  | US 5 144 857 A (KEMPER PHILIP T) 8. September 1992<br>* Anspruch 1; Abbildung 1 *  | 1  |   |
| A  | US 4 599 030 A (SKAALAN CLIFFORD I ET AL) 8. Juli 1986<br>* Anspruch 1; Abbildung 8 *  | 1  |   |
| A  | DE 196 25 497 C (DAIMLER BENZ AG) 30. Oktober 1997<br>* Anspruch 1 *   | 1  |   |
| A  | DE 195 13 428 C (JUNGHEINRICH AG) 20. Juni 1996<br>* Anspruch 1; Abbildung 2 *   | 4  | RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)    |
|  |  |  | B62D<br>B26D                            |
| Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt  |  |  |   |
| Recherchenort<br>BERLIN  |  | Abschlußdatum der Recherche<br>21. Mai 1999  | Prüfer<br>Korth, C-F                    |
| KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE<br>X: von besonderer Bedeutung allein betrachtet<br>Y: von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie<br>A: technologischer Hintergrund<br>O: nichttechnische Offenbarung<br>P: Zwischenliteratur |  | T: der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze<br>E: älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist<br>D: in der Anmeldung angeführtes Dokument<br>L: aus anderen Gründen angeführtes Dokument<br>&: Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument |   |

EPO FORM 1503 03.02 (Pd/C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 98 12 3973

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.  
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

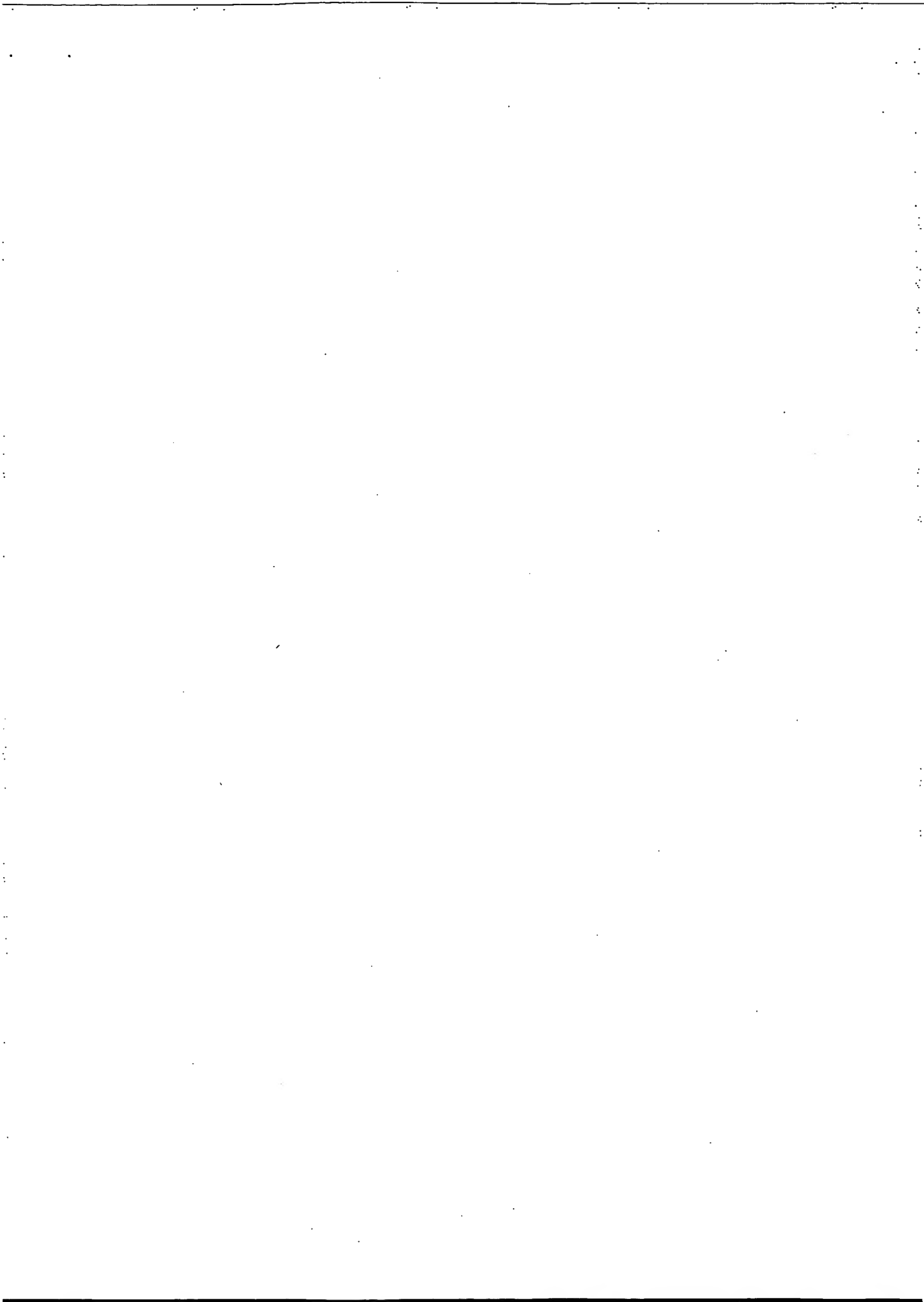
21-05-1999

| Im Recherchenbericht<br>angeführtes Patentedokument | Datum der<br>Veröffentlichung | Mitglied(er) der<br>Patentfamilie | Datum der<br>Veröffentlichung |
|---|-------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| WO 9530569 A  | 16-11-1995                    | AU 2341495 A                      | 29-11-1995                    |
| GB 2244684 A  | 11-12-1991                    | AU 7953891 A                      | 31-12-1991                    |
|   |                               | WO 9118577 A                      | 12-12-1991                    |
| US 5144857 A  | 08-09-1992                    | KEINE                             |                               |
| US 4599030 A  | 08-07-1986                    | KEINE                             |                               |
| DE 19625497 C                                       | 30-10-1997                    | FR 2750388 A                      | 02-01-1998                    |
|   |                               | GB 2314911 A,B                    | 14-01-1998                    |
|   |                               | IT RM970356 A                     | 14-12-1998                    |
|   |                               | JP 10081243 A                     | 31-03-1998                    |
| DE 19513428 C                                       | 20-06-1996                    | EP 0736444 A                      | 09-10-1996                    |

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82







**OPERATIONAL ELEMENT DEVICE FOR VEHICLE LATERAL MOTION CONTROL**

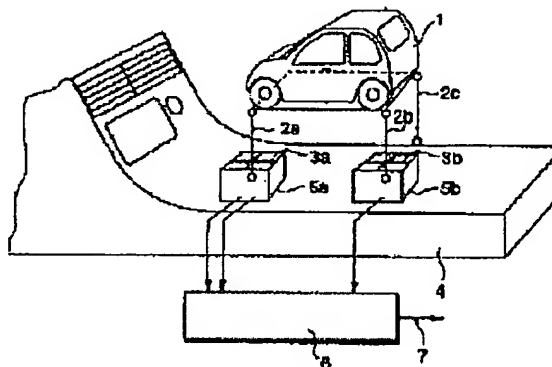
**Patentnummer:** JP11314571  
**Publiceringsdato:** 1999-11-16  
**Opfinder:** BOEHRINGER MICHAEL; ECKSTEIN LUTZ  
**Ansøger:** DAIMLER BENZ AG  
**Klassifikation:**  
- international: **B62D1/12; G05G9/047; B62D1/02; G05G9/00;**  
(IPC1-7): B62D1/12; G05G9/047  
- europæisk: B62D1/12  
**Anøgningsnummer:** JP19990057475 19990129  
**Prioritetsnummer/-numre:** DE19981003873 19980131

**Tillige publiceret som:**

 EP0933283 (A1)  
 DE19803873 (A1)

**Rapporter datafejl h****Sammendrag af JP11314571**

**PROBLEM TO BE SOLVED:** To provide an operational element device capable of advantageously controlling at least the lateral motion of a vehicle, and execute pleasant lateral motion control with respect to a front wheel steering vehicle in particular. **SOLUTION:** This operational element device controlling at least the lateral motion of a vehicle, is equipped with operational elements 1, 2a, 2b and 2c capable of being manually operated. In order to adjust the lateral motion component of a rotating vehicle, the operational elements 1, 2a, 2b and 2c can be operated so as to be rotated around a rotation axial line while being substantially parallel with the vertical axial line of the vehicle, and furthermore, in order to adjust the lateral motion component of the vehicle advanced side by side, the vehicle can be operated so as to be advanced side by side while the vehicle is operated in the lateral direction.



Data fra esp@cenet databasen - Worldwide

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

☒ **BLACK BORDERS**

☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**

☐ **FADED TEXT OR DRAWING**

☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**

☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**

☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**

☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**

☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**

☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**

☐ **OTHER:** \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**